Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12459**
19. Wahlperiode 16.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Schritt in die Nach-Erdöl-Ära innovativ gestalten, Rohstoffe für E-Mobilität sparen und gleichzeitig günstige und CO_2-arme Kraftstoffe zur Verfügung stellen, Mikro- und Makroalgen als Kraftstoffrohstoff nutzen

Viel wurde in den letzten Monaten und Jahren über saubere Benzin- und Dieselautomobile gesprochen. Besonderes Augenmerk fällt auf die Elektromobilität. Dazu müsste nach Aussage der Fraktion DIE LINKE., Sabine Leidig (Plenarprotokoll 19/88, Seite 10408) bei der Regierungsbefragung am 20. März 2019 der individuelle Verkehr halbiert werden.

Die E-Mobilität bedingt einen großen Bedarf an Rohstoffen für Akkus – siehe die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7497. Da die Versorgung mit diesen Rohstoffen vom Weltmarkt abhängig ist, ist dies nach Ansicht der Fragesteller kritisch zu bewerten. Ferner sind die Arbeitsbedingungen in den Herkunftsländern nach Ansicht der Fragesteller nicht auf bundesdeutschem Niveau.

Aus der oben genannten Antwort geht ferner hervor, dass die weltweiten Produktionsmöglichkeiten für Akkus mit 1 250 GWh geschätzt werden. Bei 80 KWh pro Fahrzeug entspricht dies knapp 16 Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Bei 2017 weltweit 86 Millionen gebauten Fahrzeugen entspricht dies ca. 18 Prozent Marktanteil.

Damit wird die E-Mobilität nach Ansicht der Fragesteller nicht durchschlagend zum weltweiten Klimaschutz beitragen. Nimmt man die schwedische Studie (www.focus.de/auto/elektroauto/e-auto-batterie-viel-mehr-co2-als-gedacht_id_7246501.html) von www.ivl.se (www.ivl.se/download/18.5922281715bdaebede9559/1496046218976/C243+The+life+cycle+energy+consumption+and+CO2+emissions+from+lithium+ion+batteries+.pdf) zur Basis, ist E-Mobilität noch fragwürdiger.

Bei dem Kongress „Kraftstoffe der Zukunft“ (www.kraftstoffe-der-zukunft.com/) im Rahmen der Grünen Woche 2019 beteiligten die Fragesteller sich an der Diskussion, ob Algen und hier speziell Makroalgen, also Seetang usw., die mit Abstand günstigste Methode der Kraftstoffgewinnung sein können. Diese Kraftstoffe können in sehr großen Mengen günstig hergestellt werden und belasten die Teller-Tank-Diskussion nicht (www.bauernverband.de/teller-tank, www.derspatz.de/themen/ernaehrung/superpflanze-alge-alleskoenner-fuer-tank-und-teller).

Die „WirtschaftsWoche“ (www.wiwo.de/technologie/green/mobilitaet-algendiesel-billiger-als-sprit-aus-erdoel/13546520.html) publizierte, dass Preise von 0,40 Euro/Liter Algendiesel möglich wären.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Energien werden die ca. 80 Prozent der anderen Automobile nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich im Jahr 2030 betrieben, wenn man davon ausgeht, dass die Produktionskapazität weltweit für Akkus bis zum Jahr 2030 1 250 GWh beträgt (siehe Bundestagsdrucksache 19/7497), was nach den Berechnungen der Fragesteller weltweit für ca. 18 Prozent der Automobile reichen würde?
2. Welche Projekte für Mikro- und Makroalgenzucht fördert die Bundesregierung momentan?

   Sind bei diesen Projekten auch welche dabei mit dem Ziel, einen Ersatz für erdölbasierende Kraftstoffe zu erforschen?
3. Mit welchem Preisniveau kalkuliert die Bundesregierung bei der Nutzung von Kraftstoffen aus Algen?
4. Mit welchen Standorten für Algenkraftstoff-Produktionsstätten rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2030, und sind Standorte in Deutschland dabei?
5. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das mengenmäßige Potential von Algenkraftstoff zur Nutzung in Deutschland und der gesamten EU bis zum Jahr 2030 ein?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung das hohe Potential von Algenkraftstoff, unter der Prämisse, dass die Ernte von Biodiesel aus Raps bei ca. 1 500 Litern pro Hektar (www.wissenwiki.de/Biodiesel) liegt und nach einer US-amerikanischen Studie von Mora associates der Ertrag bei Algen bei 20 000 Gallonen pro Acre liegt (www.fao.org/uploads/media/0707_Wagner_-_Biodiesel_from_algae_oil.pdf), was ca. 185 000 Litern pro Hektar entspricht, im Verhältnis zu dem Aufwand der Schaffung der E-Mobilität?
7. Mit welchem Energieaufwand in kWh zur Herstellung rechnet die Bundesregierung pro Liter Algendiesel mit einem Heizwert von 9,8 kWh pro Liter?
8. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit der katalytisch drucklosen Verölung, kurz KDV (www.focus.de/wissen/weltraum/odenwalds_universum/die-co2-neutrale-dieselanlage-oelgewinnung-aus-muell-wie-ein-deutscher-entwickler-die-welt-revolutionieren-will_id_4743051.html), im allgemeinen und insbesondere mit der Demoanlage in Ennigerloh im Kreis Warendorf (www.diesel-west.de) sammeln können?
9. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu technischen Verfahren vor, welche aus Algenrohstoff Kraftstoff, insbesondere Dieselkraftstoff, herstellen?
   a) Sieht die Bundesregierung diese Verfahren als Möglichkeit, Klimaschutzziele zu erreichen, und wenn ja, wie bindet die Bundesregierung diese Verfahren in ihre Klimaschutzplanungen ein?
   b) Wie bewertet die Bundesregierung die Umwelt- und Klimafreundlichkeit bzw. -schädlichkeit eines solchen Verfahrens derzeit und potentiell für die Zukunft?

10. Wird die Bundesregierung die oben genannten Möglichkeiten, um in einem überschaubaren Zeitraum große Mengen CO_2 in einen gebundenen Kreislauf und sehr sauberen Alternativ-Dieselkraftstoff in den Verkehr zu bringen, fördern, und macht die Förderung von E-Mobilität für mittlere und lange Strecken aus Sicht der Bundesregierung in diesem Fall dann noch Sinn?

Berlin, den 10. Mai 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333